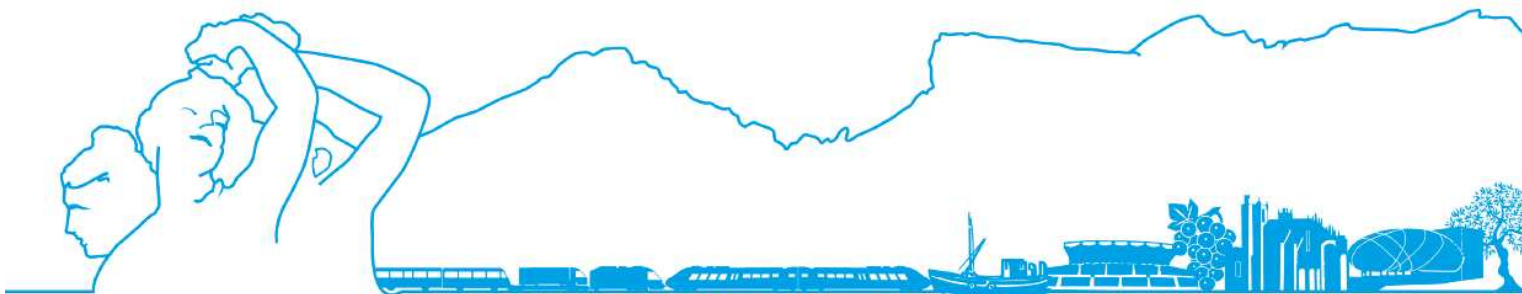


Compte-rendu

ATELIER DESSERTE DU TERRITOIRE Volet « Stratégie foncière et environnement »

Jeudi 10 novembre 2011 – COLOMBIERS

Salle du Temps libre



LISBOA – SALAMANCA – MADRID – BARCELONA – NARBONNE – MARSEILLE – VILNI
SVERIGE – DANMARK – SUOMI – DEUTSCHLAND – SLOVENSKO – EESTI – SLOVENIJA – ELLÁS – PORTUGAL – ESPAÑA – POL
—PARIS—KØBENHAVN—CALAIS—DOVER—LONDON—MONTPELLIER—WARSZAWA—BRISTOL—BRUXELLES—PERPIGNAN—DEN HAAG—AMSTERDAM—DORTMUND—BEZIERS—HANNOVER—BERLIN

LISBOA – SÈTE – SALAMANCA – MADRID – BARCELONA

BELGIQUE – UNITED KINGDOM – ČESKÁ REPUBLIKA – SVERIGE – DANMARK – SUOMI – DEUTSCHLAND – SLOVENSKO – EESTI – SLOVENIJA – ELLÁS – PORTUGAL – ESPAÑA – POLSKA –

OUVERTURE – INNOVATION – INTERCONNEXION – PARTENARIAT – ÉCO-RESPONSABILITÉ – RÉSEAU – AVENIR – MOBILITÉ – ACCÈS – EUROPE – TERRITOIRES – ÉVOLUTION – PERP
BERLIN HAUPTBAHNHOF – LONDON SAINT PANCRAS – DUBLIN HI



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Début de la réunion à 10h en présence de 28 participants.

NOM	PRENOM	ORGANISME	FONCTION
CHOPIN	Philippe	Sous-préfecture de Béziers	Sous-préfet
ODORICO	Hervé	DREAL LR - Service Infrastructures / Transports multimodaux	Chargé de mission transports multimodaux
BELTRAN	Christophe	Direction départementale des Territoires et de la mer 34 - Service d'aménagement du territoire Ouest	Chargé de mission aménagement
VIDAL	Philippe	Conseil Général Hérault , Communauté de communes La Domitienne	Conseiller Général Béziers 3 maire de Cazouls les Béziers- Vice Président de la Communauté de communes La Domitienne
VINCENDET	Christian	Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée	Direction de l'aménagement espace et foncier
VIVIER	Camille	Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée	Chef de projet prospective d'aménagement
PERERA	José	Le Grand Narbonne	Vice-Président
HERAIL	Jean-Roch	Le Grand Narbonne	Directeur des services techniques
SENEQUE	Pierre	Le Grand Narbonne	Responsable du pôle aménagement et urbanisme
BENHAJEM	Guillaume	Communauté de communes La Domitienne	Directeur des affaires générales
CROS	Pierre	Mairie de Nissan	Maire
DANOY	Hélène	Mairie de Nissan	Conseillère déléguée
POCIELLO	Jacques	Mairie Cuxac d'Aude	Maire
LAURENS	Claudine	Mairie Cuxac d'Aude	Adjointe
SCHEMBRI	Jean-Paul	Mairie de Moussan	Maire
OLIVE	Henri	Mairie de Moussan	Adjoint
DURAND	Christian	Mairie de Coursan	Adjoint à la sécurité
IZARD	Solange	Mairie de Coursan	Adjoint
FABRE	Bernard	Mairie de Colombiers	Adjoint
GALONNIER	Jean-Paul	Mairie Villeneuve les Béziers	Maire
BOTREL	Isabelle	Société d'aménagement foncier et d'établissement rural (SAFER) Languedoc-Roussillon	Responsable du service Collectivités et aménagement foncier
JORDA	Claude	Chambre régionale d'agriculture	Représentant
LACHENAL	Renaud	Chambre d'Agriculture 34	Conseiller aménagement
COMBARNOUS	Christine	Société pour la protection des paysages	Déléguée régionale
COSTE	Claude	Association contre les inondations	
THIBAUT	Jean-Luc	Association ECCLA	Membre du Conseil d'administration
SANS	Kriss	Syndicat mixte des milieux aquatiques et des rivières Etablissement public territorial de bassin (EPTB) Aude	Technicien SMMAR
RICHER	Jean-Pierre		Garant

LES INTERVENANTS POUR CET ATELIER

- Édouard PARANT, Chef de mission du projet Ligne nouvelle Montpellier Perpignan
- Roland LEGRAND, Chargé de mission Gares nouvelles
- Régis JOURDAN, Maîtrise d'œuvre environnement, société BRLi

LES OBJECTIFS DE L'ATELIER

- **Inform**er les acteurs du territoire de l'avancée des études sur les sensibilités environnementales et le diagnostic foncier
- **Recueillir** les remarques et compléments que peuvent apporter les partenaires sur ces sujets.

LE DEROULE DE L'ATELIER

- Introduction
- Présentation du site de Montredon-des-Corbières
- Temps d'échanges
- Présentation du site de Nissan-lez-Ensérune
- Temps d'échanges
- Présentation du site de Béziers
- Temps d'échanges
- Conclusion

La lecture du présent compte-rendu est facilitée grâce au diaporama présenté en réunion. Ce diaporama, ainsi que ce compte-rendu, sont en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com sous la rubrique Documents – Réunions de concertation – Ateliers

ACCUEIL	LE PROJET	LA CONCERTATION	CONTACTEZ-NOUS	DOCUMENTS	MÉDIATHÈQUE	PRESSE
				Débat-public 2009		
				Etape 1 – Dossier ministériel		
				Réunions de gouvernance		
				Réunions de concertation		Comités partenariaux d'information
				Bilans et compte-rendu de la concertation		Ateliers
				Documents de communication		Commissions consultatives
				Cartographie		Réunions publiques

INTRODUCTION

Édouard PARANT, Chef de mission du projet Ligne nouvelle Montpellier Perpignan, remercie les participants d'avoir répondu à l'invitation de Réseau Ferré de France et d'être venu si nombreux. Il introduit cet atelier « Stratégie foncière et environnement » et explique que celui-ci ouvre la réflexion sur la desserte du territoire qui se déroulera en 4 temps et durant deux journées, le jeudi 10 novembre, avec l'atelier « Stratégie foncière et environnement » et l'atelier « Projet urbain », le lundi 14 novembre, avec les ateliers « La gare vue par les acteurs socio-économiques » et « Mobilité et intermodalité »

Il cède ensuite la parole à Bernard FABRE, adjoint au Maire de Colombiers.

Bernard FABRE, premier adjoint au maire de Colombiers, demande aux personnes présentes de bien vouloir excuser l'absence du maire, Michel BARBE, et leur souhaite la bienvenue.

Édouard PARANT, RFF, cède ensuite la parole à M. Philippe CHOPIN, sous-préfet de Béziers.

Philippe CHOPIN, sous-préfet de Béziers, remercie la Mairie de Colombiers pour son accueil. Il ajoute que l'enjeu de ces ateliers est très important et que la présence nombreuse des différents acteurs du territoire témoigne de l'intérêt qu'ils y portent.

Il a présidé certaines commissions consultatives pour informer les élus du travail mené sur la ligne nouvelle et estime qu'il est important d'être présent.

Il salue le travail d'information mené par Réseau Ferré de France en direction des élus et des populations et note que la présence d'associations à cet atelier est une bonne chose « pour avancer ensemble et aider les élus à avoir la meilleure compréhension possible de ces sujets parfois difficiles ». Il insiste sur l'importance d'informer les élus comme les populations sur de tels projets.

Édouard PARANT, RFF, explique que les informations présentées sont une base de réflexion et de travail commun. Cet atelier ainsi que les suivants doivent être un lieu d'échange d'informations.

Édouard Parant rappelle les principales étapes du projet.

Suite au débat public, RFF a décidé le 26 novembre 2009, de retenir un couloir de 5 km de large. Aujourd'hui, l'étape 1 des études est achevée. Une décision ministérielle devrait valider la zone de passage d'environ 1 000 mètres de large avant fin 2011. Depuis, les études de l'étape 2 ont été lancées. Elles consistent à définir entre autre le tracé d'environ 120 mètres de large. Ce tracé devra prendre en compte la possibilité d'implantation de gare(s) nouvelle(s) et la création de raccordements avec la ligne classique. L'étape 2 prévoit également la poursuite des études de trafic. Une seconde décision ministérielle, sur la mixité de la ligne et les gares nouvelles est prévue à l'automne 2012.

L'étape 3 consistera en l'élaboration des dossiers réglementaires, nécessaires pour préparer l'enquête publique, prévue à l'horizon 2015.

Concernant la concertation, depuis le débat public, RFF a travaillé avec les territoires : réunions bilatérales avec les élus et les acteurs socio-économiques, commissions consultatives, ateliers thématiques, exposition itinérante, réunions publiques, site internet, comités partenariaux d'information... Ce travail partenarial est reconduit en étape 2.

La réflexion sur la desserte du territoire sera menée en trois temps, comme indiqué sur le diaporama de présentation (diapositives 5 et 6). Le Comité de pilotage devra par la suite prendre des décisions à l'horizon de juin 2012, pour soumettre un choix au ministre, à l'automne 2012.

Aujourd'hui les ateliers sont menés de manière thématique et, à la demande des collectivités, les prochains seront tenus pour chaque secteur géographique.

Régis JOURDAN, bureau d'études BRLi, commence sa présentation des trois sites pressentis pour accueillir une gare nouvelle : Narbonne/Montredon, Nissan-lez-Ensérune et Béziers-Est. Cette présentation est déclinée avec un inventaire des sensibilités sur les milieux physique, naturel, humain ainsi que paysager et patrimoniaux. Il précise que si les partenaires ont des indications complémentaires, elles sont évidemment les bienvenues.

PRÉSENTATION DU SITE DE MONTREDON-DES-CORBIÈRES

Régis JOURDAN, bureau d'études BRLi, présente l'inventaire des sensibilités environnementales et le diagnostic foncier sur le premier secteur (diapositives de 11 à 20).

Édouard PARANT, RFF, cède la parole au représentant de la communauté d'agglomération du Grand Narbonne en notant que le secteur présenté n'est pas le seul étudié par la collectivité.

- **Pierre SENEQUE, Responsable du pôle aménagement et urbanisme de la communauté d'agglomération du Grand Narbonne**, confirme que le Grand Narbonne réfléchit à une autre implantation de manière à pouvoir être connecté au projet de ligne nouvelle Toulouse-Narbonne (LTN), quel que soit le tracé choisi.
Le site de Montredon correspond à l'option sud de LTN et le Grand Narbonne a identifié un site décalé du côté de Malvesy / Moussan pour correspondre à l'option médiane de LTN. Ces deux options sont à l'heure actuelle les deux options de passage restantes pour ce projet. Il souhaite faire une rectification par rapport au diagnostic foncier présenté par BRLi. Il note que sur le second secteur envisagé des zones identifiées comme vignes ont depuis été acquises par la ville de Narbonne et les vignes ont été enlevées.

Édouard PARANT, RFF, donne la parole à l'association Écologie des Corbières, du Carcassonnais et du Littoral Audois (ECCLA).

- **Jean-Luc THIBAUT, association ECCLA (Écologie des Corbières, du Carcassonnais et du Littoral Audois)** remarque que la nécessité de créer une gare doit d'abord être prouvée en comparant le potentiel pour les voyageurs, la praticité et les différents bilans, financiers mais aussi énergétiques etc. « Faire un contournement avec des accès peut être une alternative. Il faut que l'opportunité d'une gare soit d'abord pensée pour les voyageurs et pas pour le projet connexe engendré par la ville. »
Il note que quel que soit le site retenu autour de Narbonne, la sensibilité est forte d'un point de vue hydraulique, de biodiversité ou du milieu humain.
Il estime par ailleurs qu'il est étrange de présenter la gare nouvelle dans un endroit qui sera urbanisé dans le futur et qu'il serait plus logique de la faire à l'ouest de la ZAC.

Édouard PARANT, RFF, répond à la première remarque en confirmant que la première préoccupation est de justifier la gare nouvelle pour le territoire et que ce travail reste à faire. Il mentionne à ce sujet le volet « Transport » des ateliers « Desserte du territoire » à venir et l'atelier « Déplacement » qui s'est tenu le 28 septembre à Montpellier pour présenter les résultats des enquêtes menées en 2010.

Concernant la position de la gare, il précise qu'à cet endroit, la ligne nouvelle devrait croiser la ligne classique perpendiculairement et qu'il faudrait donc réaliser une gare à deux niveaux. La situation géographique, au début du massif des Corbières et le contexte hydraulique font qu'il serait a priori très coûteux d'enterrer la ligne à cet endroit. Il rappelle enfin que le site présenté est celui sur lequel les études ont été menées mais que le Grand Narbonne étudie d'autres pistes et que le sujet n'est pas clos.

- **Jacques POCIELLO, maire de Cuxac-d'Aude**, demande si ce projet permet de respecter le PPRI (Plan de prévention des Risques d'Inondation). Le maire exprime le souhait d'une traversée des basses plaines de l'Aude en viaduc pour limiter l'impact hydraulique, en insistant sur l'importance de ne pas oublier « l'Homme » dans les réflexions.

Édouard PARANT, RFF, confirme que le PPRI a été pris en compte dans l'étude. Il rappelle également que le milieu humain est bien pris en compte dans la réflexion et pas seulement du point de vue de l'hydraulique mais également par rapport aux activités humaines qu'elles soient industrielles, agricoles, etc. Le risque d'inondation est étudié par le bureau d'études BRLi qui est celui

qui a déjà modélisé le fleuve Aude et qui a mené le projet de digues qui vont être mises en œuvre sur le territoire de Cuxac ; les études seront donc cohérentes.

- **Jacques POCIELLO, maire de Cuxac-d'Aude**, s'inquiète du fait que les digues n'ont pas été reportées sur les plans présentés.

Édouard PARANT, RFF, lui confirme qu'elles ont été prises en compte, contrairement à ce qui a pu paraître dans la presse. Il indique également que l'ensemble des éléments liés à l'hydraulique est pris en compte et les scénarios testent même l'éventualité d'une rupture de digue.

- **Claude COSTE, Association contre les inondations** aurait souhaité voir apparaître les côtes NGF (Nivellement Général de la France) sur les éléments transmis car il y existe un risque de submersion marine tout le long de la ligne. Il indique que ce fait n'a pas été assez abordé.

Édouard PARANT, RFF, répond que si les côtes NGF ne sont pas indiquées à cause de leur multitude, elles sont bien prises en compte dans les études.

Le risque de submersion marine est une préoccupation majeure pilotée par la DREAL. L'ensemble de la zone de passage est hors zone de submersion marine, ce qui n'est pas le cas de la ligne actuelle.

- **Claude COSTE, Association contre les inondations** fait valoir qu'une ligne nouvelle n'est pas réalisée pour un an mais à l'échelle du siècle et qu'il faut prendre en compte l'élévation du niveau de la mer.

Édouard PARANT, RFF, précise que les modèles utilisés par les services de l'État prennent en compte une surcote marine en cas de tempête, conjuguée au niveau moyen d'élévation de la mer. Le projet prend en compte les derniers éléments établis par les experts. Il demande ensuite un éclairage du SCOT sur ce secteur.

- **Pierre SENEQUE, Responsable du pôle aménagement et urbanisme de la communauté d'agglomération du Grand Narbonne**, mentionne que le SCOT considérait l'implantation de la gare nouvelle sur le site de Montredon en cohérence avec le tracé de la LGV retenu en 1995. Plusieurs zones d'activités sont prévues aux alentours avec notamment un regroupement de pôles médicaux sur Montredon. C'est donc une zone en devenir.

Édouard PARANT, RFF, demande s'il y a des projets d'urbanisation proche du secteur étudié.

- **Pierre SENEQUE, Responsable du pôle aménagement et urbanisme de la communauté d'agglomération du Grand Narbonne**, répond qu'après avoir questionné la direction départementale des territoires et de la mer (DDTM), il semble que concernant le plan de prévention des risques d'inondation (PPRI), le secteur soit compatible avec des équipements public mais que, pour de l'urbanisation, les possibilités sont plus limitées. Du côté de Narbonne, la ville a la maîtrise des terrains qui sont aujourd'hui inutilisés et pourraient servir à un projet d'accompagnement de la gare nouvelle.
- **Jacques POCIELLO, maire de Cuxac-d'Aude**, intervient pour évoquer un projet d'aire d'accueil de grand passage situé sur le secteur.

- **Pierre SENEQUE, Responsable du pôle aménagement et urbanisme de la communauté d'agglomération du Grand Narbonne**, confirme que ce projet a été envisagé à cet endroit mais que le lieu n'est pas figé et qu'il est une réponse temporaire à une problématique doit trouver une réponse pérenne.

Édouard PARANT, RFF, demande au représentant de la chambre régionale d'agriculture s'il a des éléments à apporter.

- **Claude JORDA, Représentant de la Chambre régionale d'agriculture**, répond que sur le secteur présenté, l'impact agricole est limité. Il note toutefois que si l'on construit plus au nord ceci entraîne un impact bien plus important sur les vigneron et les coopératives. Il déplore que l'agriculture soit une variable d'ajustement et remarque que le problème était déjà secondaire sur le projet Perpignan-Figueras.

Édouard PARANT, RFF, rappelle que des ateliers spécifiques « Agriculture-viticulture-Foncier » sont organisés pour le projet Ligne nouvelle Montpellier Perpignan.

- **Jean-Luc THIBAUT, association ECCLA (Écologie des Corbières, du Carcassonnais et du Littoral Audois)** intervient au sujet des PPRI qui ne sont, selon lui, pas appliqués puisqu'il suffit souvent de remblayer pour être autorisé à aménager. Concernant la remarque précédente de construire plus au nord, il pense qu'il faut absolument préserver les terres agricoles plutôt que les terres laissées à l'abandon. De toute façon, de nombreux recours seront probablement déposés par les habitants dans ce secteur.
- **Philippe CHOPIN sous-préfet de Béziers** intervient rappeler les missions de l'État mis en cause et à qui l'on reproche plus souvent d'être trop sévères sur l'application des PPRI, en tout cas dans cet arrondissement.

Édouard PARANT, RFF, rappelle la visite récente de la Ministre de l'Environnement dans l'Aude, consacrée en partie aux PPRI et au risque de submersion marine. Elle a réaffirmé l'engagement de l'État dans l'application de la loi. RFF respectera la loi.

- **Claude COSTE, Association contre les inondations**, insiste sur le fait qu'il faille prendre toutes les mesures pour éviter les inondations et estime que l'on ne pourra plus faire ce qui a été fait par le passé.

PRÉSENTATION DU SITE DE NISSAN-LEZ-ENSÉRUNE

Régis JOURDAN, bureau d'études BRLi, présente l'inventaire du secteur de Nissan-lez-Ensérune.

- **Philippe VIDAL, Conseiller Général (CG Hérault), maire de Cazouls-les-Béziers, Vice-président de Communauté de commune de la Domitienne**, intervient. Il estime qu'un projet de gare ne doit pas forcément s'inscrire en zone urbaine, en prenant les exemples de Valence et Lyon Saint-Exupéry.
Il se demande pourquoi il n'est pas pris en compte les sensibilités environnementales sur les potentiels sites des gares. En effet, même s'il n'y a pas de gare nouvelle au final, la ligne nouvelle passera sur ce site et aura un impact environnemental. Il rappelle que la proposition d'inscrire le site de Nissan au Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) a reçu un vote minoritaire des élus du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT).
Il note ensuite que des études ont déjà été faites sur le site de Nissan et s'interroge sur le fait que l'on refasse des études aujourd'hui. Enfin, concernant la vue depuis l'oppidum, il remarque qu'il existe déjà des infrastructures, notamment l'entreprise BSN ainsi que la gare de Nissan et la ligne actuelle.

Édouard PARANT, RFF, précise qu'une gare est plus consommatrice d'espace qu'une ligne, d'où l'importance de réaliser un focus sur les sensibilités environnementales au niveau des gares nouvelles.

Concernant les études, il donne l'exemple du Contournement de Nîmes-Montpellier (CNM) où l'existence d'une plante rare a été trouvée récemment bien que les études se déroulent depuis 10 ans. L'objectif de RFF est de mener à bien le projet.

A propos de l'insertion d'une gare en zone urbaine et des exemples donnés, il indique que la réflexion a évolué depuis 15 ans et que les attentes ne sont plus les mêmes.

Quant au paysage, Edouard PARANT précise que ce sont les services de l'État qui instruiront le dossier et que le fait qu'il existe déjà une usine ne permet pas de présager de leur conclusion.

Roland LEGRAND, RFF, revient sur la présence de cette plante rare sur le Contournement Nîmes-Montpellier (CNM) et précise que RFF étudie actuellement le détournement du raccordement en raison de cette découverte, ce qui peut donc avoir une grande incidence sur la vie du projet.

Il précise que l'emprise d'une gare nouvelle est d'environ 15 à 18 hectares et confirme que sur la réflexion urbaine, RFF anticipe par rapport à ce qui a pu se faire dans les années passées. En effet, il est demandé aux acteurs du territoire d'anticiper l'arrivée de la gare et de le traduire dans les documents d'urbanisme. La gare n'est donc pas un vecteur de développement par elle-même.

- **Hervé ODORICO, Chargé de mission transports multimodaux DREAL**, confirme qu'actuellement les collectivités recherchent une densification urbaine autour des gares et que l'impact des infrastructures d'accès est important.
Pour le paysage, il convient de poursuivre les études pour évaluer l'impact d'une nouvelle gare sur le secteur. L'impact paysager est l'un des premiers éléments pris en compte lors de l'instruction du dossier.
- **Christian DURAND, adjoint, mairie de Coursan** intervient pour demander si le domaine de Lastours a été pris en compte. Il rappelle que dans le projet de 1995, le contournement de Coursan était prévu pour accompagner le projet et que cette rocade était très importante pour la commune.

- **Pierre CROS, maire de Nissan lez Ensérune, Vice-Président de la Communauté de commune de la Domitienne** insiste sur le fait que le site proposé par la Communauté de communes n'est pas en zone inondable.
A propos de la vue depuis l'oppidum, il défend que ce n'est pas un frein à l'emplacement de la potentielle gare nouvelle. Concernant l'impact environnemental, il rappelle qu'il est possible de mettre en place des mesures compensatoires.
A propos de l'enjeu viticole, Pierre CROS interpelle sur le fait que de nombreux viticulteurs, devant l'avenir incertain de la profession, songent à la reconversion et sont prêts à vendre leurs vignes. Il demande la mise en place d'un observatoire foncier à ce sujet.
Il réaffirme que le projet urbain de La Domitienne propose de nombreuses possibilités. Depuis le Projet d'Intérêt Général de 1995, les acteurs du territoire ont commencé à s'organiser en syndicat pour construire un projet d'intérêt régional. Il termine par le point de vue technique et financier, car il s'agit, selon lui, du site le moins compliqué et le moins onéreux.

Édouard PARANT, RFF, relève l'intérêt des synergies et du regroupement pour porter un tel projet.

- **Claude JORDA, Représentant de la Chambre régionale d'agriculture**, précise que, dans le cadre de sa mission de veille foncière, la SAFER a une connaissance exhaustive du marché foncier rural.
Il confirme qu'à l'heure actuelle, la conjoncture pousse les agriculteurs à la vente mais revient sur le fait que la ligne est construite à l'échelle du siècle et dans le futur le besoin de terre se fera sentir.
- **Claude COSTE, Association contre les inondations**, demande quel type d'aménagement est prévu pour les gares nouvelles, en prenant les exemples d'Aix-en-Provence et de Malaga.

Roland LEGRAND, RFF, répond que le modèle d'Aix est un contre-exemple et que ce n'est plus le type d'aménagement vers lequel on tend à présent. Il s'agit plutôt d'intégrer les gares dans le tissu urbain et périurbain existant.

Édouard PARANT, RFF, rappelle qu'il n'y a pas un seul projet de gare mais trois secteurs dans lesquels l'intégration serait différente, et donc trois projets sur lesquels il faut travailler avec les partenaires. Il note que l'un des intérêts du site de Nissan est la possibilité d'interconnexion TER. Pour autant, dans le meilleur des cas, environ 20% des usagers seulement viendront à la gare nouvelle en TER. Il sera nécessaire de trouver le moyen de gérer les 80% restants.

Roland LEGRAND, RFF, insiste sur le caractère partenarial des projets de gare nouvelle, l'idée étant de travailler très en amont avec les collectivités pour accompagner et porter le projet.
C'est une démarche différente de ce qui a pu se faire comme pour la LGV Méditerranée où des ouvrages très efficaces ont été mis en place, mais le développement autour des gares est plus lent.

- **Guillaume BENHAIEM, Directeur aux affaires générales, Communauté de commune la Domitienne** fait valoir que le site de Nissan est potentiellement interconnecté à la fois à Narbonne et à Béziers. Les élus réfléchissent à un projet de large zone géographique où seraient traitées les différentes problématiques de manière globale. Il renvoie à la présentation qui aura lieu l'après-midi lors de l'atelier « Projet urbain ».
- **Jean-Luc THIBAUT, association ECCLA (Écologie des Corbières, du Carcassonnais et du Littoral Audois)** rappelle que ce site a été déjà étudié dans le projet précédent et estime que c'était un mauvais compromis entre Béziers et Narbonne.

Le problème de l'accès nécessitera, selon lui, la création de routes et de parkings, l'urbanisation effacera les contrastes actuels entre zones urbanisées et zones naturelles. Les voyageurs et les infrastructures sont à Béziers et à Narbonne, pas à Nissan. Il affirme que si le projet est de fusionner les aires urbaines de Béziers et Narbonne, il serait plus intéressant de faire un tramway avec une fréquence de 5 minutes.

Édouard PARANT, RFF, remarque qu'il existe la ligne classique entre Béziers et Narbonne. Le travail de RFF est aussi d'étudier comment rendre le projet compatible avec une logique de développement durable, d'identifier les nouvelles infrastructures nécessaires pour chaque projet, et de prévoir les comportements des usagers futurs.

Il demande, sans succès, si un représentant de la Région souhaite s'exprimer sur la politique régionale des TER. Le Conseil régional n'est pas représenté.

PRÉSENTATION DU SITE DE BÉZIERS

Régis JOURDAN, bureau d'études BRLi, présente l'inventaire du secteur sur Béziers-Est, une zone qui couvre différents emplacements potentiels, Béziers 1 situé vers le croisement de l'A9 et de la ligne classique et Béziers 2 ou 3 situés plus près de l'échangeur A9/A75.

Édouard PARANT, RFF, précise que le premier site permet une connexion directe avec les TER et que le deuxième est porté par la communauté d'agglomération Béziers Méditerranée.

- **Jean-Paul GALONNIER, Maire de Villeneuve-lès-Béziers** tient d'abord à préciser que la gare présentée à Béziers, est de fait, sur le territoire de Villeneuve et qu'il tient à être associé aux décisions.
Il mentionne le fait que la communauté d'agglomération rejette le premier emplacement, la zone étant plus urbanisée et estime que construire une gare à cet endroit serait très compliqué.
Il rappelle le souhait de Cers, de Villeneuve et de l'Agglomération de Béziers Méditerranée de déplacer la ligne actuelle.

Édouard PARANT, RFF, rappelle qu'à l'heure actuelle les sites 2 et 3 ne permettent pas d'interconnexion sans déplacement de la ligne actuelle.

- **Jean-Paul GALONNIER, Maire de Villeneuve-lès-Béziers**, mentionne la présence de nombreuses zones d'activité, dont certaines en projet, sur le deuxième site et notamment la Méridienne qui serait alors directement au contact de la gare. Il note que ce secteur de gare nouvelle est au cœur d'une zone d'aménagement, qui, avec la connexion directe à l'A75, serait très fonctionnelle.
Il mentionne la proximité des stations balnéaires, autre source d'afflux de trafic de voyageurs et réaffirme la volonté de voir s'implanter la gare sur sa commune. Il en appelle pour terminer, à une décision rapide, de manière à pouvoir affecter les terrains réservés.

Édouard PARANT, RFF, souligne que l'atelier de l'après-midi portera spécifiquement sur les projets urbains.

Il a remarqué que de nombreuses nouvelles constructions sont visibles sur la zone de Villeneuve et que si la gare est située au nord, la ligne devra s'éloigner de l'autoroute et empiéter sur l'espace urbain au sud.

- **Jean-Paul GALONNIER, Maire de Villeneuve-lès-Béziers**, fait valoir que les projets en construction aujourd'hui ont été initiés il a longtemps et que c'est l'objectif de la révision générale du PLU .
- **Philippe VIDAL Conseiller Général Hérault, maire de Cazouls les Béziers, Vice-Président de Communauté de commune de la Domitienne**, remarque que le site de Nissan est fréquenté, notamment par la présence de la route nationale.
Il souligne que le secteur de Béziers est déjà encombré et qu'il sera nécessaire d'être prudent avant d'ajouter de nouveaux flux liés à la gare.

Édouard PARANT, RFF, confirme qu'une gare nouvelle est génératrice de nouveaux trafics importants puisque, même en ville, les usagers se rendent majoritairement à la gare en voiture.

- **Pierre CROS, maire de Nissan lez Ensérune, Vice-Président de la Communauté de commune de la Domitienne** souligne que l'ouest Biterrois s'ouvre à une croissance de la population.

Édouard PARANT, RFF, rappelle que chaque projet est différent en prenant les exemples de Perpignan où le choix s'est porté sur l'utilisation de la gare centre, de Nîmes où l'on s'oriente vers une gare nouvelle hors de la ville et de Montpellier où la gare nouvelle sera construite dans la ville.

- **Solange IZARD, adjointe, mairie de Coursan**, rappelle les problèmes de circulation potentiels et les risques liés aux inondations. Elle note enfin que si la gare est à Béziers ou à Nissan, il n'y aura pas de gare grande vitesse dans l'Aude, alors que cette gare représente pour le département un fort enjeu économique.

Édouard PARANT, RFF, rappelle que la décision n'est pas encore prise et que les études continuent. Il annonce qu'un des prochains ateliers est spécifiquement dédié au développement économique.

CLOTURE DE LA SEANCE

- **Philippe CHOPIN, sous-préfet de Béziers**, réaffirme que la décision du Ministre sur les gares n'est pas encore prise.
Il salue la démarche collaborative entre les partenaires, véritable nouveauté depuis le projet de 1995. Il indique que les arguments de chaque projet sont recevables, et que le développement du TGV, est un développement de l'ensemble de la région.
Pour que le Ministre puisse annoncer une décision, il faut impérativement qu'il ait tous les éléments en sa possession.
M. CHOPIN rend ensuite hommage aux élus et aux décideurs qui auront la difficile responsabilité de devoir trancher, en prenant en compte de nombreux arguments.

Édouard PARANT, RFF, remercie les participants et annonce l'atelier « Projet urbain » qui démarrera à 14h30, en présence des élus des trois secteurs d'une potentielle gare nouvelle.
Il rappelle enfin que le garant de la concertation, Jean-Pierre Richer, est présent et qu'il est joignable via son adresse mail : garant-lnmp@gmail.com
Édouard PARANT invite l'assemblée à prolonger les échanges autour d'une collation.

Fin de la séance à 12h15